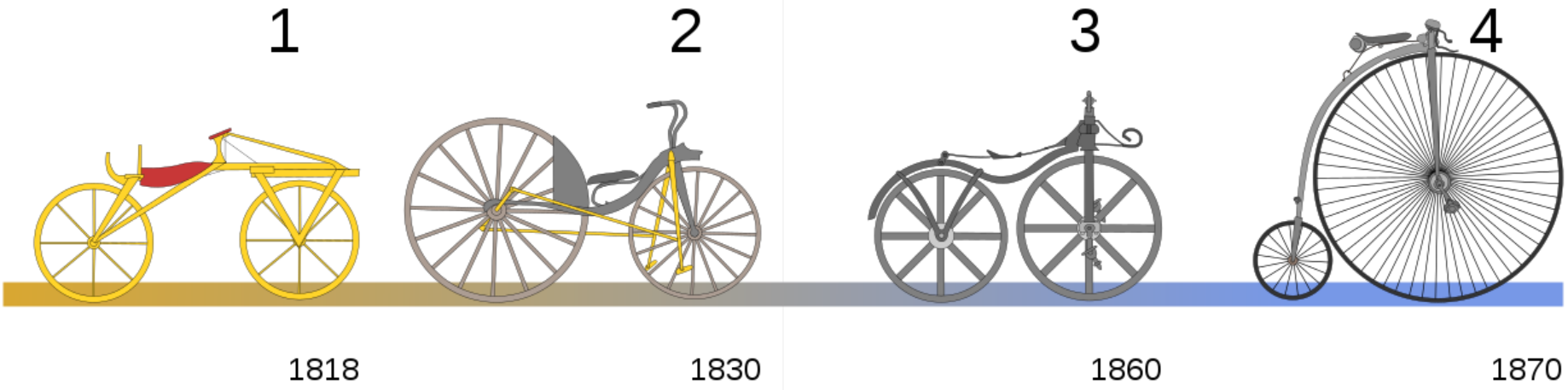
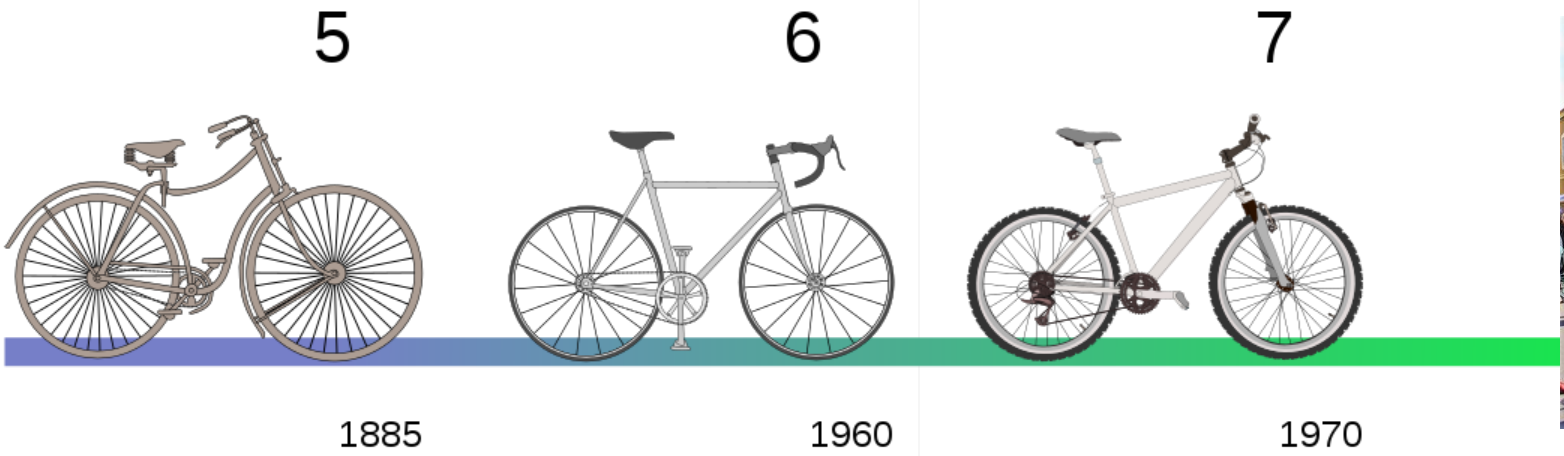
En Dansk Cykelhistoria

Denmark year 1896

Cykelns utveckling: 1 - draisine av Karl Drais; 2 - velociped av Thomas McCall (året felaktig i bilden, ska vara 1869); 3 - velociped med vevlager och pedal, Pierre Michaux; 4 - höghjulingen av James Starley; 5 - "säkerhetscykel" av John Kemp Starley; 6 - racercykel; 7 - mountainbike

Cykelhistoria



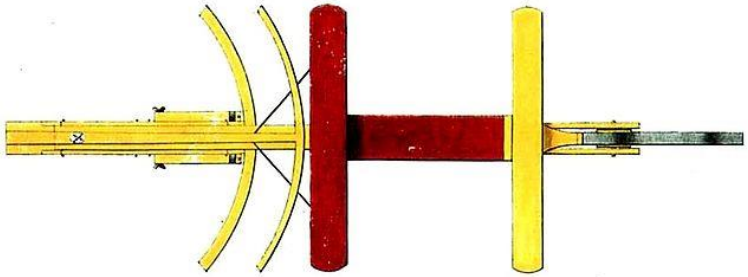


Cykelns historia behandlar cykeln som ett transportfordon med två hjul som kräver förarens balans för gång. De första cyklarna kan då dateras till slutet av 1700-talet. Ordet cykel kan härledas ur det franska ordet bicycle som började användas på 1860-talet.

Runt år 1600 dök ett och annat rullande experiment upp. De flesta hade dock 3–5 hjul, vilket gjorde dem tämligen svåra att styra samt dyra att tillverka. Dessa namnlösa uppfinningar slog aldrig igenom.
En allmän uppfattning har varit att upphovet till den moderna velocipeden antagligen var den av fransmannen de Sivrac i Paris 1790 gjorda uppfinningen célérifère (snabbförare). Denna bestod av två efter varandra ställda trähjul, förenade med ett trästycke över vilket man satt gränsle och gav fart med sparkar i marken. Redskapet fick snart det nya namnet vélocifère. Detta lär dock vara en påhittad historia av journalisten Louis Baudry de Saunier – i hans bok Histoire de la Velocipedie (1891) – som av patriotiska skäl ville att upphovsmannen skulle vara fransk.

År 1816 eller 1817 utvecklade den tyske baronen Karl Drais ett tvåhjuligt fordon där styrning av framhjulet var möjlig via ett slags styre. Tekniken att ta sig fram var densamma som för snabblöparen, nämligen att sparka sig fram sittande. Den första beskrivna turen lär ha varit från Mannheim till Rheinau 12 juni 1817. Under januari 1818 fick Drais patent på denna Laufmaschine (springmaskin), som i England kallades Hobby horse eller Dandy horse. Maskinen kallades senare allmänt "Draisine" efter sin uppfinnare. Karl Drais uppfinning slog igenom internationellt, främst bland förmögna, som en modefluga. Störst popularitet fick den i Paris och London kring åren 1818–1819. Denis Johnson i London fick störst enskild framgång med den nya fordonstypen.

Drais Laufmaschine (springmaskin) från 1817.



Danska Cyklister

Foto fra erindring af Jens Warny, født 04/12/1893. Kildetekst,: "Fra venstre: min far sagfører Gustav Scheel, Holbæk. Fru apoteker Ipsen, Holbæk. Bankdirektør Petersen (Landmandsbankens afdeling, Min mor, Fru Marie Scheel f. Fungersen, Holbæk. Person 5 husker jeg ikke navnet på, men kan skaffe det, hvis ønskes idet min bror, fhv. generalkonsul Poul Scheel lever og kender alt! Mine forældre cyklede lidt af en sensation i 1896 – og til det brug havde de særlige pludderbukser. Ellers gik mor i lange, hvide kjoler med kantebånd, og man holdt op i den på en ganske bestemt måde – albuen ud til siden – hvis man var en rigtig dame. Man gav hinanden hånden på samme måde, albuen ud! Da jeg var 8 år, fik jeg en cykel, den stod i spisestuen til mig, og jeg var stum! På samme tid begyndte jeg at rejse alene ud i verden, til Marslev præstegård ved Odense, hvor min mors søster var gift med præsten, og børnene og jeg var jævnaldrene. Jeg drog af med min cykel, stor dukkekuffert (alle mine lege var koncentreret om dukker og deres mange fornødenheder) og så min egen kuffert. Først skulle jeg med toget til Roskilde, der skulle jeg vente i 3 timer, de var lange, og jeg vovede mig ikke bort fra ventesalen, for tænk, om jeg ikke kunne finde tilbage igen!"

Periode: ca.1890
Strandvejen

Blågårdsgade 7
Köpenhamn

Cykelhistoria

Enligt uppgift skall fötterna lyfts ovan jord 1839 då skotske Kirkpatrick MacMillan skall satt vevstakar på bakhjulet som drevs av hävstänger fram, som på en trampbil, vilket gjorde den svårcyklad. Efter en tur till en närbelägen stad bötfälldes MacMillan då han råkade köra omkull ett nyfiket barn och blev då historisk som första bötfällda cyklist. MacMillans uppfinning är dock troligen en bluff, uppgiften om hans cyklar finns dokumenterade först i slutet av 1800-talet. I själva verket är hans konstruktion skapad av en annan skotte, McCall 1869. Någon gång kring år 1861 monterade den franske smeden Pierre Michaux vevarmar och pedaler på framhjulet. Om Michaux var först med detta är inte helt klart. En annan fransman, Pierre Lallement, påstås ha kommit på konstruktionen ungefär samtidigt. Lallement flyttade år 1863–64 till Amerika och tog då cykeln till USA.

År 1867 tog fabrikör Fredrik Runstedt i Vrigstad, (nuvarande Sävsjö kommun) initiativ till att tillverka en velociped – en trampmaskin. Våren 1867 hade vagnsmeden Johan Håkansson och smeden Hans Johan Karlsson, båda från Vrigstad, tillverkat det första exemplaret. I folkmun kallades velocipeden/trampmaskinen/cykeln: "Runstedts Träbult". Cykeln hade styrinrättning och tramporna roterade kring sin egen axel, vilket var unika konstruktioner för sin tid. Cykeln finns bevarad i Nordiska museets samlingar och dokumenterad i tidningen Östgöta Correspondenten 1899.

År 1865–1870: För att öka hastigheten på maskinerna (man tävlade ofta i både hastighet och sträcka), gjorde man framhjulet allt större. Stålet fick även en allt större betydelse i produktionen av de första cyklarna. I England vann cykeln i popularitet och år 1870 började den första serietillverkade "höghjulingen" helt i metall att produceras. James Starley fick den 11 augusti 1870 patent på sin "Ariel". Den vägde 22,5 kg. Detta var den första cykeln med normalt ekrade hjul. År 1885 presenterade John Kemp Starley sin "Rover II" som anses vara den första moderna cykeln.

Cykelhistoria

Cykelhistoria

År 1888: Nästa förbättring av cykeln sägs tillkommit av ren kärlek. Det var en veterinär vid namn John Boyd Dunlop som ville att hans son skulle kunna cykla bekvämt. Sonen hade nämligen klagat på att det var alldeles för hårt att cykla. Han kom på idén att fylla en slang med luft som nu kom att ersätta det tidigare hårdgummihjulet. Detta system fick J.B Dunlop patentera 1888 men fick omkring 1890 sitt patent tillbakataget då man missat att skotten R. W. Thomson redan 1846 erhållit patent för sitt "Aerial Wheel". Dessa var dock avsedda för hästdragna vagnar men patentets funktion var likvärdigt med Dunlops.

I början av 1900-talet spred sig cykeln som ett enkelt och billigt transportmedel för inte minst människor i storstäder. Detta förändrades när bilismen ökade och städerna allt mer byggdes, eller byggdes om, i anpassning till bilismen.

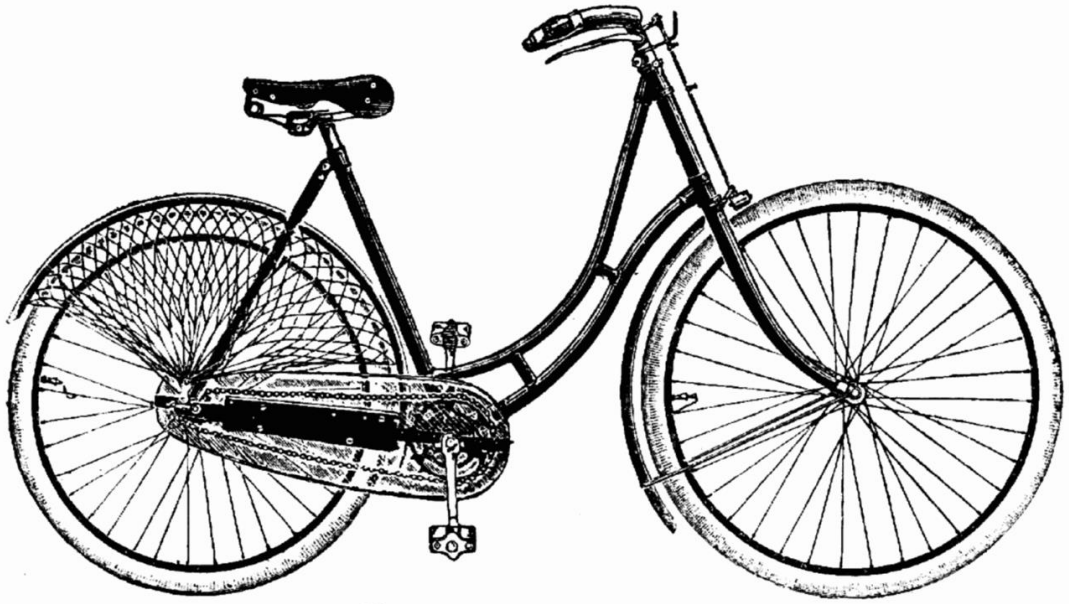


Fig. 5. Damenrad von 1900.

En Dansk Cykelhistoria

Denmark year 1896

Danska Cyklister

Foto fra erindring af Jens Warny, født 04/12/1893. Kildetekst,: "Fra venstre: min far sagfører Gustav Scheel, Holbæk. Fru apoteker Ipsen, Holbæk. Bankdirektør Petersen (Landmandsbankens afdeling, Min mor, Fru Marie Scheel f. Fungersen, Holbæk. Person 5 husker jeg ikke navnet på, men kan skaffe det, hvis ønskes idet min bror, fhv. generalkonsul Poul Scheel lever og kender alt! Mine forældre cyklede lidt af en sensation i 1896 – og til det brug havde de særlige pludderbukser. Ellers gik mor i lange, hvide kjoler med kantebånd, og man holdt op i den på en ganske bestemt måde – albuen ud til siden – hvis man var en rigtig dame. Man gav hinanden hånden på samme måde, albuen ud! Da jeg var 8 år, fik jeg en cykel, den stod i spisestuen til mig, og jeg var stum! På samme tid begyndte jeg at rejse alene ud i verden, til Marslev præstegård ved Odense, hvor min mors søster var gift med præsten, og børnene og jeg var jævnaldrene. Jeg drog af med min cykel, stor dukkekuffert (alle mine lege var koncentreret om dukker og deres mange fornødenheder) og så min egen kuffert. Først skulle jeg med toget til Roskilde, der skulle jeg vente i 3 timer, de var lange, og jeg vovede mig ikke bort fra ventesalen, for tænk, om jeg ikke kunne finde tilbage igen!"